Anhang C

"Jetzt siehst du sie - jetzt nicht mehr!"

Die verschwundenen versenkten U-Boote im Golfo San Matias
Von GEOFFREY BROOKS



Im April 2002 wurde ich in Uruguay von einem Fremden, Terry Neilson, kontaktiert, der mir mitteilte, dass er ein Projekt habe. Er hatte mein Buch *"Hirschfeld; Die Geschichte eines U-Boot-Unteroffiziers"* gesehen und wollte, dass ich alle Unterlagen aus dem Deutschen und Spanischen übersetze, die aus einem gesunkenen U-Boot geborgen werden sollten, das gerade im Golfo San Matias, Argentinien, entdeckt wurde. Ich glaubte zwar nicht, dass es eines geben würde, aber aus Neugierde verbrachte ich einen Tag damit, mir sein Projekt anzuhören. Drei Monate später zeigte er mir in London ein wunderschön geformtes Sonarbild des Bootes. Es liegt auf der Steuerbordseite, und aus den Messungen auf dem Bild schloss ich, dass es sich um einen Typ XI-C/40 handelt.

Unser drittes und letztes Treffen fand im August 2002 in Buenos Aires statt, als mir Terry Neilsons 15 Meter lange und 28 Tonnen schwere bermudische Sloop **ICE MAIDEN ADVENTURER** gezeigt wurde. Sie ist ein einmastiger Zweisegler mit Stahlrumpf, der mit Raytheon-Radar, Skanti SSB und VHF, GPS und anderen elektronischen Hilfsmitteln für die Navigation und die Suche auf dem Meeresboden ausgestattet ist. Über die Suche wurde eine mehrteilige BBC-Fernsehdokumentation gedreht. Terry Neilson und die Fernsehproduzentin Sarah Aynesworth arrangierten Interviews mit Historikern und Dokumentarfilmern in Argentinien. Die US-amerikanische Albenga Foundation hatte in Buenos Aires die Verantwortung für die gesamte Logistik, die Planung und den Import, die wissenschaftliche Leitung der Arbeiten mit eigenem Personal und für die Techniker des Institute of Oceanic Investigation ProMare aus Norwegen übernommen. Die argentinische Marine war ebenfalls beteiligt und würde das SeaEye Falcon ROV (Remotely Operated Underwater Search Vehicle) zur Verfügung stellen.

Ich war beeindruckt von dem Enthusiasmus aller, die ich traf, und war davon überzeugt, dass sie wirklich ein U-Boot hatten; es war nur eine Frage der Zeit. Am Abend stellte mich Terry dem argentinischen Marinekapitän Villas vor, der für die Bergungsgruppe zuständig war. Ich erfuhr, dass die argentinische Marine das neueste Magnetometer zur Verfügung gestellt hatte. Die Albegna-Stiftung hatte vereinbart, dass das Marineschiff **ARA CUDAD DE PUNTA ALTA** als Mutterschiff eingesetzt werden sollte. Die argentinische Marine wollte die Aktion nutzen, um Erfahrungen im Umgang mit hochtechnologischen Instrumenten zu sammeln. Eine Gruppe von Spezialisten würde das ROV und die Sonargeräte bedienen. Villas sagte mir, er sei absolut sicher, dass sie das Boot hätten; es sei eine wissenschaftliche Gewissheit.

Ich war eine Person, die für das Projekt keine Rolle spielte, solange die Unterlagen nicht geborgen waren - wenn überhaupt. Außerdem waren die Koordinaten ein streng gehütetes Geheimnis, so dass ein Verbleiben von unwichtigem Personal an Bord des Schiffes nicht erwünscht war. So blieb ich an Land, als im Februar 2003 die zweite Expedition auslief, um das Gebiet fünf Tage lang zu durchsuchen. Sie begannen an den Koordinaten und strahlten nach außen. Mit Hilfe von Magnetometern und Sonar wurden wiederholte Überfahrten gemacht. Das ROV wurde bei den Koordinaten abgesetzt und erkundete den Meeresboden. Trotz der Strömung von fünf Knoten war die Sicht unter Wasser ausgezeichnet. Es konnte kein versunkenes U-Boot gefunden werden. Das war eine umfangreiche Übung, an die alle so fest glaubten, dass mehrere Millionen Dollar dafür investiert wurden, aber da war nichts. Warum haben sie geglaubt, dass es da sein könnte?

Am Ende des Zweiten Weltkriegs und noch lange danach unterhielt die U-Boot-Armee ein Nachrichtenbüro in Oslo, um den Kontakt zu den U-Booten auf dem Weg nach Argentinien und anderswo mit wichtigen technischen Unterlagen, Waffen, strategischem Material und Passagieren aufrechtzuerhalten. Obwohl die Originalakten vernichtet worden waren, wurden einige kopiert und von drei norwegischen Mitarbeitern aufbewahrt. Im Jahr 2001 bot der Überlebende der drei das Material Wissenschaftlern an der Norwegischen Technischen Universität in Trondheim (NTNU) zum Kauf an.

Nachdem die Nachrichten für authentisch befunden wurden, interessierte sich jeder für eine Meldung, die von einem U-Boot kam, das am südlichen Ende des Golfo San Martin versenkt wurde und zwölf Tonnen Goldbarren an Bord hatte. Man erkundigte sich bei der argentinischen Marine. Sie glaubten, dass sie das Boot einen Tag vor dem Datum der Übermittlung in die Tiefe geschickt haben könnten.



COOPER: Der Leser wird sich erinnern, dass das Geschäft und die Büros der Lahausen Wool Company in dieser Stadt das Hauptquartier für die deutschen Agenten war, die während des Krieges mit U-Booten und Segelbooten ein- und ausfuhren.

Wenn man diese Meldung und den Bericht der argentinischen Marine zusammennimmt, ergibt sich folgendes Szenario:
Am 18. Juli 1945 hatte sich ein deutsches U-Boot dem Hafen von San Antonio Oeste im Golfo San Matias genähert. In diesem Hafen befand sich das Hauptquartier des deutschen Etappandienstes.

Auf der Reede wurde das Periskop des Bootes von Bord des argentinischen Torpedobootes **MENDOZA** aus gesichtet, das es verfolgte und ein Ladung von Wasserbomben abwarf, das auf einer Hydrophonaufzeichnung basierte. Dann nahm das bei dem Angriff schwer beschädigte U-Boot Kurs auf Golfo San Jorge, verlor aber die Maschinenkraft und begann, auf den offenen Atlantik zu treiben. Der Kommandant beschloss, das Boot zu versenken, um die Ladung später zu bergen. Es sank in achtzig Metern Tiefe etwa sieben Meilen nördlich der Einfahrt zum Golfo San Jorge. Eine Meldung über das Ereignis und die genauen Koordinaten des Untergangs wurde gesendet und in Oslo empfangen.

Am 9. Januar 2002 beschloss das Konsortium um Terry Neilson, die im Signal angegebenen Koordinaten zu überprüfen. Die **ICE MAIDEN ADVENTURER** nahm den wissenschaftlichen Leiter der Albenga und einen norwegischen Spezialisten von IOE ProMare sowie einen Beobachter der argentinischen Marine an Bord, um die Operation zu überwachen und das Sonar zu kontrollieren. Terry Neilson positionierte das Boot mit Hilfe des GPS genau über den Koordinaten und machte Sonaraufnahmen. Eines dieser Bilder begeisterte alle, die es sahen. Ohne jeden Zweifel lag unter dem Kiel der **ICE MAIDEN ADVENTURER** das Wrack eines deutschen U-Boots aus dem Zweiten Weltkrieg.

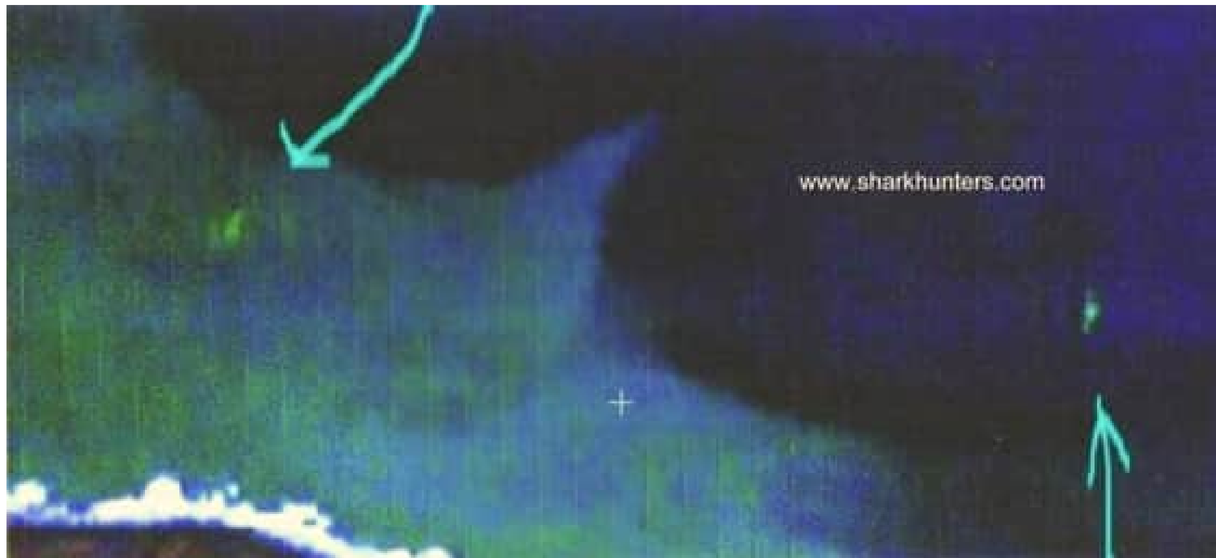
Als sie eine halbe Stunde später beschlossen, ihre Beobachtungen und Daten zu überprüfen, konnten sie das gesunkene U-Boot nicht ausfindig machen. Sie suchten bis zum Einbruch der Dunkelheit die Koordinaten ab und um sie herum. Trotzdem meldeten sie sich jubelnd zurück, weil sie einen unwiderlegbaren Beweis hatten (die Sonarbilder).

Auf der Grundlage der Ergebnisse von Terry Neilsons Expedition wurde die zweite, mehrere Millionen Dollar teure Expedition in Angriff genommen. Als Terry Neilson mir nach seiner Rückkehr im Februar 2003 mitteilte, dass die zweite Expedition das U-Boot nicht gefunden hatte,

war ich verblüfft. Wie konnte ein 1.200 Tonnen schweres U-Boot, das fast sechzig Jahre lang in 80 Metern Tiefe auf dem Sandgrund gelegen hatte, plötzlich innerhalb einer halben Stunde nach seiner Entdeckung von seinem Liegeplatz verschwinden? Glaube mir, es gab lange Gesichter. Das Projekt wurde aufgegeben. Das Gold an Bord des U-Boots hätte die Rechnung dafür bezahlen sollen, und nun mussten sie selbst die Rechnung bezahlen.

Ich erinnerte mich, als ich mit dem ehemaligen Oberfunkmeister WOLFGANG HIRSCHFELD an unserem gemeinsamen Buch HIRSCHFELD zusammenarbeitete, das 1997 veröffentlicht wurde, hatten wir die nordwärts gerichtete Durchfahrt von **U-234** durch das Kattegat Ende März 1945 besprochen, während der das Boot anscheinend auf mysteriöse Weise immun gegen Angriffe war. Aus dem, was Hirschfeld mir erzählt hatte, entwickelte ich die Theorie, dass **U-234** diese Immunität erlangt haben muss, indem es eine Zeit lang in einem anderen Energiefeld fuhr. Jetzt vermute ich, dass diese Theorie das Verschwinden des versunkenen "Gold"-Bootes erklärt. Was ich damit meine, erkläre ich in der Schlussfolgerung zu Teil 2.

Ich wusste natürlich von den legendären versenkten U-Booten bei Caleta de Los Loros, die niemand finden konnte, und ich hatte sie bisher als reine Erfindung abgetan. Nach den Erkenntnissen über das "Gold"-Bootsprojekt am südlichen Ende des Golfo San Matias wollte ich mir die U-Boote, die am nördlichen Ende desselben Golfs liegen sollen, noch einmal ansehen.



Luftaufnahmen von zwei scheinbar versunkenen U-Booten

TEIL 2

Das Nordufer des Golfo San Matias erstreckt sich von der Stadt San Antonio Oeste (dem Hauptquartier des deutschen Etappendienstes in beiden Weltkriegen) aus nach Osten. Knapp südlich des 41. Breitengrades Süd, etwa vierzig Meilen lang, befindet sich die Landzunge Mejillones, die den westlichen Eingang zur Bucht Caleta de los Loros markiert. Die sehr dünn besiedelte Küste ist eine Mischung aus bis zu 100 Fuß hohen Klippen, felsigen Plattformen und Sandstränden mit der typischen Dünenvegetation.

Seit den frühen 1950er Jahren behaupten zahlreiche argentinische Augenzeugen, ein oder zwei versenkte U-Boote nicht weiter als eine Meile von der Niedrigwassermarke bei Caleta de los Loros entfernt gesehen zu haben. Es handelt sich um eine ruhige Lagune von dreieckiger Form, die bei Flut bis zu achtzehn Fuß tief ist, bei Niedrigwasser aber abfließt und einen sandigen Boden aufweist.

Hier sind drei typische Berichte:
1. Ernesto Duca, der 1965 mit einem Flugzeug der Salud Publica unterwegs war, sah zwei Wracks *"... etwa 1.800 Meter vor der Caleta in einem Winkel von 45° zur Küste, die Propeller leuchteten wie die Sonne, die Boote schienen auseinanderzubrechen, ich sah eine große Trommel, vielleicht die Überreste eines Kessels."*

2. Der Hotelier Antonio Ribeira gab zwischen 1958 und 1980 vier Berichte ab, alle Sichtungen erfolgten vom Strand aus. Im Bericht vom März 1980 erklärte er: *"Bei Nordwind konnte man den Bug 200 Meter von der Niedrigwasserlinie entfernt gut sehen."*

3. Die Tierärzte Marcelo Ochoa und Ediardo Frias: *"An einem Tag mit extremem Niedrigwasser im Jahr 1990 (fotografiert von einem gemieteten Flugzeug aus) zwei längliche Formen von etwa 60 Metern Länge, die parallel zur Küste lagen."*

Ein sehr glaubwürdiger Bericht ist der von Carlos Massey, einem Bergungsexperten, der im August 1978 zum argentinischen Marinestützpunkt in Bahia Blanca gerufen wurde, um seine Meinung über die Möglichkeit der *"Bergung von zwei versenkten U-Booten in den Gewässern bei Caleta de los Loros"* abzugeben. Er erhielt Zugang zu geheimen Unterlagen, einer Akte von etwa 200 Seiten mit Fotos, Seekarten, Karten und Skizzen.

Er erinnerte sich an Erklärungen, die 1960 von einem hochrangigen Marinechef unterzeichnet wurden und in denen die Bedingungen und der genaue Zeitpunkt der Sichtung angegeben waren. Bei einem Flug entlang dieses Küstenabschnitts im Jahr 1960 auf der Suche nach möglichen U-Booten im Golfo Nuevo-Zwischenfall hatte ein Neptun-Flugzeug vom Stützpunkt Almirante Zar in Trelew, das mit Magnetsensoren (MAD) ausgestattet war, die Wracks fotografiert und die Koordinaten vermerkt.

Die Sichtungen erfolgten bei *"idealen Bedingungen mit niedrigem Wasserstand und Sonnenhöchststand"*, sodass die Wracks fotografiert werden konnten. *"Auf den Fotos kann man deutlich die Silhouetten der Boote erkennen, die in etwa 16 Metern Tiefe liegen, mit den Rümpfen dicht beieinander, der Küste zugewandt und mit den Hecks fünfzig Meter auseinander. Man kann die dunkle Färbung erkennen, die die Position der Kommandotürme anzeigt."*

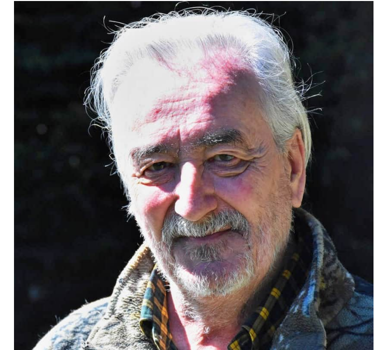
Massey sagte, er könne sich nicht mehr an die Koordinaten erinnern (oder die argentinische Marine habe ihm gesagt, er solle sie vergessen), obwohl sie sich *"in Gewässern nahe der Caleta de los Loros in 800 bis 1000 Metern Entfernung von der Niedrigwasser-Marke"* befanden.

Es gab drei große akkreditierte Suchaktionen nach den versenkten U-Booten vor Caleta de los Loros:

1. Am 23./24. November 1996 fand die Expedition des Instituts für Meeresbiologie Almiranti Storni, die von der Marinepräfektur und der Gemeinde San Antonio Oeste unterstützt wurde, die U-Boote nicht.

2. Ende November 1997 erkundete der Minenleger **ARA GURRUCHAGA** mit einer Gruppe taktischer Taucher und einem mit einer Videokamera ausgestatteten Robotergerät die Caleta de los Loros. Auch Grumman S2F Tracker-Flugzeuge der U-Boot-Abwehrstaffel waren dabei, zusammen mit Wissenschaftlern des Instituts für Meeresbiologie und Fischerei. Die Expedition war von Präsident Menem angeordnet worden (Ambito Financiero 21 Jan. 1998). Es wurde nichts gefunden.

3. Ende 1998 erkundeten norwegische Wissenschaftler, Meeresarchäologen und Hydrologen den Meeresboden mit einem hochauflösenden Sonargerät. Es wurde nichts gefunden.



Dies berichtet der chilenische Schriftsteller Patrick Burnside:
"Die U-Boote, die in der Nähe von Caleta de los Loros versenkt wurden, bleiben mangels eindeutiger Koordinaten und wegen der täglichen Veränderungen des Meeresbodens unauffindbar."

Oh, ich denke, sie wären schon längst entdeckt worden, wenn sie dort wären. Außerdem erklärt diese Theorie nicht das 2002 verschwundene U-Boot am südlichen Ende des Golfo San Matias, wo die genauen Koordinaten bekannt sind und der Meeresboden fest ist.

SCHLUSSFOLGERUNG

Obwohl die beiden U-Boote vor Caleta de los Loros gelegentlich *"bei idealen Bedingungen mit niedrigem Wasserstand und Sonnenhöchststand"* zu sehen sind, können alle Schleppnetze der Welt sie nicht erwischen. Das ist ein entscheidender Faktor. Es gibt zu viele Berichte von verantwortlichen Zeugen, als dass es Wracks dieser oder jener Art nicht geben könnte. Die Lösung muss also in den so genannten SS-Wissenschaften, vielleicht Vril, liegen.

Um zu erklären, was kopiert worden zu sein scheint: Es gibt auf der Welt eine Reihe von Geisterinseln, die inkonsistent sind. In den seltenen Fällen, in denen sie in dieser Welt vorkommen, erscheinen sie immer an denselben Koordinaten. Die Insel San Borodon zum Beispiel, die gelegentlich 40 Kilometer westlich von La Gomera auf den Kanarischen Inseln auftaucht, ist seit der ersten Anmerkung von Ptolemäus in römischer Zeit vielleicht insgesamt fünfzehn Tage pro Jahrhundert erschienen.

Diese Erscheinungen, wenn die Insel besucht werden kann, treten in der Regel während starker elektromagnetischer Stürme auf.

Wenn inkonsistente Inseln verschwinden, entmaterialisieren sie sich in ein anderes Energiefeld. Das muss Dönitz gemeint haben, als er gesagt haben soll, die Kriegsmarine habe *"eine uneinnehmbare und versteckte Festung für den Führer."*

[Dieser Satz scheint eine Fälschung zu sein; siehe meine Herleitung]

Kein Ort auf der Erde ist völlig uneinnehmbar, aber ein anderes Energiefeld schon. Die drei versenkten U-Boote im Golfo San Matias werden durch einen künstlichen Prozess entmaterialisiert worden sein, der nicht perfekt war, wie die Tatsache beweist, dass sie nur gelegentlich aus einem Flugzeug, einer Yacht oder am Strand gesehen werden, wenn die Umstände stimmen. Warum sich das Dritte Reich im Exil die Mühe gemacht hat, sie so nah an der Küste zu entmaterialisieren, anstatt die Hilfe der immer bereitwilligen argentinischen Marine in Anspruch zu nehmen, um sie in die Tiefen des Südatlantiks zu ihrer letzten Ruhestätte zu schleppen, muss ein Rätsel bleiben.

ANMERKUNG

Die Rolle der argentinischen Marine im Golfo Nuevo-Zwischenfall von 1960 könnte den Eindruck erwecken, dass hochrangige argentinische Marinekommandeure weit mehr über die U-Boote des Dritten Reichs im Exil wussten, als sie jemals zugeben wollten.

Am 17. August 1971 startete Manfred Braunmüller, ein argentinischer Berufspilot, der zwei Jahre zuvor berichtet hatte, die gesunkenen U-Boote bei Caleta de los Loros gesehen zu haben, vom Flugplatz Viedma an der Nordostecke des Golfo San Matias zu einem Flug nach Puerto Piramides am Nordufer des Golfo Nuevo. Es war ein windstiller Tag, völlig bewölkt und das Meer war ruhig. Auf dem Weg dorthin sah er zu seiner Überraschung drei U-Boote vom Typ XXI, die durch Golfo San Matias auf einem Kurs fuhren, der sie in Richtung der menschenleeren Nordküste zwischen

63° und 64° West bringen würde. Eines der Boote hatte eine Ölspur. Braunmüller trug immer eine Kamera bei sich und verwendete zwei Rollen Film, um die kleine Flottille zu fotografieren. Er hatte nicht genug Treibstoff, um in der Luft zu bleiben und sie zu beobachten, aber bei der Landung brachte er eine Rolle des Films zu Admiral Gnavi, dem Oberbefehlshaber der argentinischen Marine.

Gnavi war an den Vorfällen im Golfo Nuevo 1960 beteiligt gewesen. Nachdem er die Fotos gesehen hatte, kam er zu dem Schluss, dass die Suche nach den drei U-Booten, die keine Gefahr für Argentinien darstellten, sinnlos war. Von beiden Filmrollen wurde nie ein Foto veröffentlicht und die totale Bewölkung verhinderte, dass die Bewegung von Spionagesatelliten beobachtet werden konnte.

ANMERKUNG DES AUTORS - Wir sind uns bewusst, dass dies eine Menge ist, und der Leser muss so vorgehen, wie es ihm passt. Wir können das Eindringen der U-Boote in den Golfo Nuevo im Jahr 1960 bezeugen, da ich damals bei der US Air Force war und wir fast stündlich über diese U-Boot-Jagd informiert wurden, sogar mit geliehener Hightech-ASW-Ausrüstung der US Navy und mit Männern der US Navy, die diese Ausrüstung bedienten. Die U-Boote waren in einem kleinen Golf gefangen, wurden häufig gesehen, aber nie zum Aufgeben gezwungen und nie beschädigt. Sie sind schließlich entkommen. Das sind keine Mutmaßungen, sondern harte Fakten. Danke an GEOFFREY für diese Geschichte.